Tweede Kamer der Staten-Generaal 2

Vergaderjaar 2014–2015 Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1363

Vragen van het lid **Hoogland** (PvdA) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *de busconcessie Groningen-Drenthe* (ingezonden 30 januari 2015).

Antwoord van Staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 25 februari 2015)

Vraag 1
Kent u de berichten «FMN gaat tweede verlenging GD-concessie aanvechten»[1] en «Verlenging OV-concessie Groningen-Drenthe niet toegestaan»?[2]

Antwoord 1
Ja.

Vraag 2
Hoe verhoudt het in de artikelen geschetste beeld over het al dan niet verlengen van de busconcessie Groningen-Drenthe zich tot uw mantra van de reiziger op één, twee en drie? Deelt u de mening dat deze strijd niet in het belang van de reiziger is?

Antwoord 2
Het kan voorkomen dat tussen partijen zakelijke meningsverschillen ontstaan over aanbestedingsprocedures. Als partijen er niet uitkomen kan de kwestie aan de rechter worden voorgelegd. De belangen van de reiziger worden niet geschaad omdat de dienstverlening aan de reiziger niet onderbroken wordt. Zie ook het antwoord op vraag 6.

Vraag 3 en 4
Zijn de in de artikelen genoemde feiten juist? Zo ja, deelt u de mening dat de gang van zaken niet in het belang van de reiziger is? Zo nee, welke genoemde feiten zijn onjuist?

1 http://news.ovtenders.nl/?p=262 OVtenders, 28 januari 2015.
2 http://news.ovtenders.nl/?p=248 OVtenders, 2 januari 2015.

ah-tk-20142015-1363
ISSN 0921 - 7398
's-Gravenhage 2015

Kunt u de Kamer inzicht verschaffen in de mogelijkheden en de onmogelijkheden die de PSO-verordening[3] biedt waar het gaat om het verlengen van concessies? Wat is uw opvatting over de hoeveelheid ruimte die de PSO-verordening de concessieverlener biedt?

Antwoord 3 en 4
De busconcessie Groningen-Drenthe is op 28 mei 2009 gegund aan Qbuzz voor een periode van 6 jaar. Op dat moment kon op basis van de Wet personenvervoer 2000 een concessie worden verleend met een maximale concessietermijn van 8 jaar.
Op 3 december 2009 is de PSO-verordening (EG) 1370/2007 in werking getreden met directe werking in de lidstaten. Voor bestaande situaties geldt een overgangstermijn van 10 jaar om geleidelijk aan de verordening te kunnen voldoen. De besluitvorming is binnen de Europese Gemeenschap tot stand gekomen. Voor de maximale concessieduur en de eventuele verlengingstermijn uit de PSO-verordening voor verschillende vormen van openbaar vervoer verwijs ik naar de bijgevoegde tabel.[4]
Op grond van het Europese Unierecht is elke lidstaat verplicht om de nationale wetgeving in overeenstemming te brengen met de PSO-verordening. In Nederland is dat gebeurd met de inwerkingtreding van de Wet aanbestedingsvrijheid OV grote steden op 1 januari 2013 (Staatsblad 2012, nr. 556).
Op 17 december 2012 is de aan Qbuzz verleende concessie met 24 maanden verlengd tot medio december 2017. Het OV Bureau Groningen-Drenthe wil deze concessie nogmaals met twee jaar verlengen tot eind 2019. Daarmee wordt de totale concessieduur 10 jaar.
Uit de artikelen blijkt dat over de tweede verlenging verschil van inzicht bestaat tussen partijen over de juiste toepassing van en mogelijkheden binnen het geldende recht. Als partijen er samen niet uitkomen, kan dit aan de rechter worden voorgelegd. Zie mijn antwoord op vraag 2.

Vraag 5
Kunt u de Kamer een overzicht verschaffen van het aantal rechtszaken dat wordt gevoerd om het binnenhalen van openbaarvervoerconcessies in Nederland? Kunt u daarbij bovendien inzicht verschaffen in welke partijen die rechtszaken voortdurend aanspannen?

Antwoord 5
Het Kennispunt Verkeer en Vervoer/CROW houdt een Jurisprudentiebundel Openbaar Vervoer bij waarin relevante jurisprudentie is opgenomen die op grond van de Wet personenvervoer 2000 tot stand is gekomen. Dat betreft niet alleen aanbestedingsprocedures. De bundel is geordend en doorzoekbaar volgens verschillende ingangen waaronder de structuur van de concessiecyclus. De overzichtstabel uit de bundel die hierop betrekking heeft is bijgevoegd.[5] De bundel wordt regelmatig bijgewerkt en kan via de website van het Kennispunt worden gedownload (www.crow.nl/publicaties).

Vraag 6
Wat zijn de gevolgen als de rechter besluit het verlengingsbesluit te vernietigen? Is het waar dat het in dat geval een grote opgave zal zijn om nog op tijd een geldige aanbesteding te doen? Hoe wordt voorkomen dat de reiziger hiervan uiteindelijk de dupe wordt?

Antwoord 6
Indien het verlengingsbesluit door de rechter wordt vernietigd, moet de concessie voor de periode vanaf eind 2017 openbaar worden aanbesteed. Het OV Bureau Groningen-Drenthe heeft laten weten op deze situatie voorbereid te zijn.

---

[3] Verordening (EG) nr. 1370/2007 van het Europees parlement en de Raad van 23 oktober 2007 betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 1191/69 van de Raad en Verordening (EEG) nr. 1107/70 van de Raad.
[4] Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt van de Tweede Kamer der Staten-Generaal
[5] Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Vraag 7
Kunt u de Kamer – bij benadering – inzicht geven in de kosten die openbaarvervoerbedrijven maken om deze concessie te bemachtigen? Heeft u een oordeel over de hoogte van deze bedragen? Heeft u instrumenten waarmee u deze kosten naar beneden kunt halen en bent u bereid deze te gebruiken?

Antwoord 7
IenM heeft geen inzicht in de kosten van offertes en van aanbestedingsprocedures van de openbaar vervoerbedrijven. De kosten zullen variëren al naar gelang de omvang en opzet van de aan te besteden concessie en de inspanningen die een inschrijver verricht. Het rijk heeft geen instrumenten om de kosten van regionale aanbestedingen te beïnvloeden.